

PROYECTO DE LEY N° 4703/2022-CR



SUMILLA: LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA CULMINACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA PE-3N (BAMBAMARCA) – PACCHA – CHIMBAN – PION – L.D. CON AMAZONAS (EMP. AM -103 EL TRIUNFO) EN EL DEPARTAMENTO DE CAJAMARCA

Los Congresistas de la República que suscriben, integrantes del **GRUPO PARLAMENTARIO ALIANZA PARA EL PROGRESO**, a iniciativa de la congresista **ELVA EDHIT JULÓN IRIGOIN**, en uso de las facultades de iniciativa legislativa previsto en los artículos 102° numeral 1), y 107° de la Constitución Política del Perú, y en los artículos 22° inciso c), 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, ponen a consideración el siguiente:

PROYECTO DE LEY

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA CULMINACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA PE-3N (BAMBAMARCA) – PACCHA – CHIMBAN – PION – L.D. CON AMAZONAS (EMP. AM -103 EL TRIUNFO) EN EL DEPARTAMENTO DE CAJAMARCA

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto declarar de necesidad pública e interés nacional la culminación de la construcción y mejoramiento de la Carretera PE - 3N (Bambamarca) – Paccha – Chimban – Pion – L.D. con Amazonas (EMP. AM - 103 El Triunfo) en el departamento de Cajamarca; en concordancia con la normativa vigente y la Constitución Política del Estado.

Artículo 2. Declaración de Necesidad Pública e Interés Nacional

Se declara de necesidad pública e interés nacional la culminación de la construcción y mejoramiento de la Carretera PE - 3N (Bambamarca) – Paccha – Chimban – Pion – L.D. con Amazonas (EMP. AM - 103 El Triunfo) en el departamento de Cajamarca; a efectos de promover la interconexión regional y su capacidad operativa para el comercio e inversiones, así como permitir a los turistas nacionales y extranjeros acceder en forma segura a las áreas turísticas y arqueológicas de las zonas de influencia, sin afectar al medio ambiente y a las áreas naturales protegidas en dichas jurisdicciones.

Artículo 3. Acciones a cargo de las instituciones competentes

El Gobierno Regional de Cajamarca, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el marco de sus respectivas competencias y/o funciones, realizan las acciones pertinentes para el cumplimiento de la presente Ley, con cargo al pliego institucional de la entidad pública comprometida, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

Artículo 4. Informe al Congreso de la República

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Gobierno Regional de Cajamarca, de acuerdo a sus competencias y/o prerrogativas, informan a la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, de manera trimestral, los avances respecto al cumplimiento de la presente Ley.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

Artículo único. Normas y acciones complementarias

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Gobierno Regional de Cajamarca, de acuerdo a sus competencias y/o prerrogativas, disponen las normas y acciones complementarias pertinentes para la correcta implementación de la presente Ley, en un plazo no mayor a treinta días calendario contados desde el día siguiente de la fecha de su publicación en el diario oficial El Peruano.

Lima, 28 de marzo de 2023.



Firmado digitalmente por:
CHIABRA LEON Roberto
Enrique FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/04/2023 17:12:29-0500



Firmado digitalmente por:
JULON IRIGOIN Eba Edhit
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/04/2023 16:43:39-0500



Firmado digitalmente por:
GARCIA CORREA Idelso
Manuel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/04/2023 17:10:19-0500



Firmado digitalmente por:
SOTO REYES Alejandro FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/04/2023 21:59:31-0500



Firmado digitalmente por:
SOTO REYES Alejandro FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/04/2023 21:59:10-0500



Firmado digitalmente por:
SALHUANA CAMDES Eduardo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/04/2023 16:56:30-0500



Firmado digitalmente por:
RUIZ RODRIGUEZ Magaly
Rosmery FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/04/2023 14:31:50-0500



Firmado digitalmente por:
ACUÑA PERALTA Maria
Grimaneza FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/04/2023 16:58:05-0500



Firmado digitalmente por:
TRIGOZO REATEGUI Cheryl
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/04/2023 10:25:53-0500

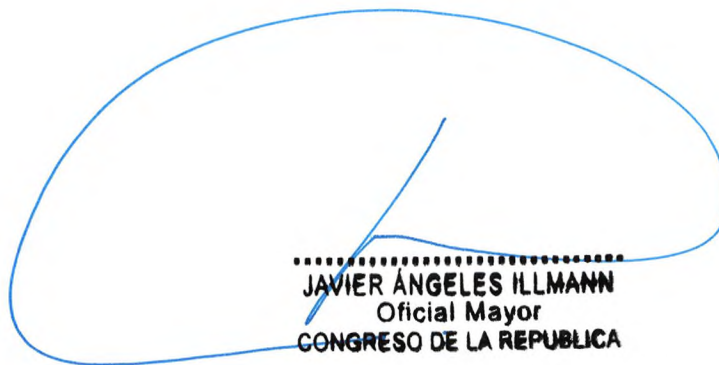


CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **13** de **abril** de **2023**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° **4703/2022-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.



.....
JAVIER ÁNGELES ILLMANN
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPUBLICA

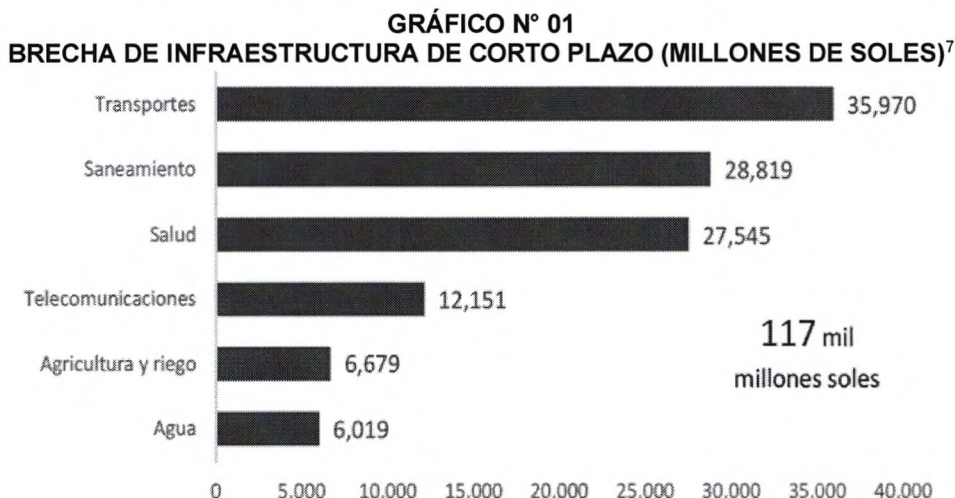
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. ANTECEDENTES.

1. DEL PLAN NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA 2022-2025.

Mediante Decreto Supremo N° 242-2022-EF, publicado con fecha 24 de octubre de 2022, se aprobó el "Plan Nacional de Infraestructura Sostenible para la Competitividad 2022 - 2025"¹ (PNISC 2022-2025), cuyo objeto es constituirse como una herramienta que permita impulsar el crecimiento económico, mejorar la competitividad, contribuir al cierre de brechas y destrabe de infraestructura de largo plazo²; así como brindar acceso a servicios públicos, elevar la calidad de vida de los ciudadanos, situándolos en el centro de las prioridades del Estado³.

Al 2019, el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad 2019-2022 (PNIC 2019) concluyó que existe una brecha de infraestructura de acceso básico de S/ 117,183 millones en los sectores Transportes, Saneamiento, Salud, Telecomunicaciones, Agricultura y Riego y Agua⁴; en otras palabras, se requeriría dicho monto de inversión para alcanzar los niveles de acceso básico de infraestructura que debería tener un país con nuestras características socioeconómicas y geográficas⁵; de acuerdo al siguiente detalle⁶:



Fuente: Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad 2019-2022 (PNIC 2019)

Es así que el *desarrollo nacional sostenible* de nuestro país depende en gran medida de la modernización, innovación y fortalecimiento de las bases en infraestructura terrestre nacional en el sector urbano y rural; que impulsen el crecimiento, integración territorial e identificación de proyectos que permitan cerrar la brecha en infraestructura; entendiendo que las vías

¹ Véase el siguiente enlace: <https://www.gob.pe/institucion/mef/normas-legales/3615697-242-2022-ef>
² Véase el siguiente enlace: <https://www.gob.pe/institucion/mef/normas-legales/3615697-242-2022-ef>
³ Véase el siguiente enlace: <https://www.gob.pe/institucion/mef/normas-legales/3615697-242-2022-ef>
⁴ Véase el siguiente enlace: <https://www.gob.pe/institucion/mef/normas-legales/3615697-242-2022-ef>
⁵ Véase el siguiente enlace: <https://www.gob.pe/institucion/mef/normas-legales/3615697-242-2022-ef>
⁶ Véase el siguiente enlace: <https://www.gob.pe/institucion/mef/normas-legales/3615697-242-2022-ef>
⁷ Véase el siguiente enlace: <https://www.gob.pe/institucion/mef/normas-legales/3615697-242-2022-ef>

terrestres facilitan el acceso a bienes y servicios públicos, como la educación y la salud, muchos de los cuales son limitados para gran parte de la población rural.

2. DE LA CARRETERA PE-3N (BAMBAMARCA) – PACCHA – CHIMBAN – PION – L.D. CON AMAZONAS (EMP. AM -103 EL TRIUNFO) EN EL DEPARTAMENTO DE CAJAMARCA.

La propuesta legislativa busca fortalecer el compromiso del Estado con el desarrollo y crecimiento del departamento de Cajamarca, que junto a Ayacucho, Huancavelica, Huánuco, Loreto, Pasco y Puno reportan mayores tasas de pobreza y pobreza extrema, a través de la *priorización* de la construcción y mejoramiento de la Carretera PE - 3N (Bambamarca) – Paccha – Chimban – Pion – L.D. con Amazonas (Emp. AM - 103 El Triunfo) en la referida jurisdicción.

Aquí corresponde señalar que el Gobierno Regional de Cajamarca (GORE Cajamarca) ha manifestado su conformidad respecto a la construcción y mejoramiento de dicha carretera, a través del proyecto denominado: "*Construcción y Mejoramiento de la Carretera PE – 3N - Bambamarca - Paccha - Chimbán - Pión - L.D. con Amazonas, Emp. Am - 103 - El Triunfo*"⁸, con Código Único de Inversión (CUI) N° 2078134⁹ registrado en el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones Invierte.pe del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF).

En esta línea corresponde señalar que esta obra vincula a las siguientes provincias y distritos del departamento de Cajamarca¹⁰:

CUADRO N° 01
ÁMBITO TERRITORIAL DE LA CARRETERA PE-3N (BAMBAMARCA) – PACCHA – CHIMBAN – PION – L.D. CON AMAZONAS (EMP. AM -103 EL TRIUNFO), CAJAMARCA¹¹

DEPARTAMENTO	PROVINCIA	DISTRITO	LOCALIDAD
CAJAMARCA	HUALGAYOC	BAMBAMARCA	Bambamarca, Chala, El Granero, El Capulí, Uñigan, El Hljadero, Alan, Chachacoma, Chacapampa, Suque, San Juan de Huangamarca, Liclipampa, El Romero, Pusoc, Tucu, Santa Rosa
CAJAMARCA	CHOTA	CHIMBAN	Pande, Chontas, La Palma, Caldera, Miracosta, El Rejo, Limapampa, Ramos Pampa, Layo Monte, El Limbo, Chimban, Balzapampa, Santa Rosa, Valle
CAJAMARCA	CHOTA	PACCHA	Chontabamba, Playa Hermosa, San Martín,

⁸ Véase en el siguiente enlace: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2833037/RGGR%20N%C2%B0%20D6-2022-GR.CAJ.GGR-DRAJ.pdf?v=1645044760>

⁹ Véase el siguiente enlace: <https://ofi5.mef.gob.pe/invierte/formato/verFichaSNIP/86026/0/0>

¹⁰ Véase el siguiente enlace: <https://ofi5.mef.gob.pe/invierte/formato/verFichaSNIP/86026/0/0>

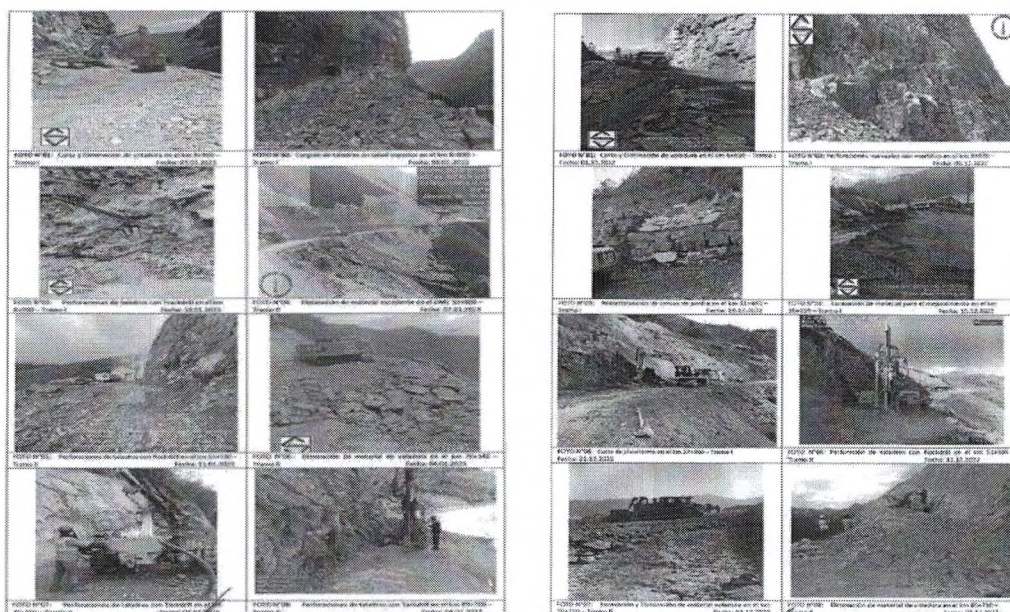
¹¹ Véase el siguiente enlace: <https://ofi5.mef.gob.pe/invierte/formato/verFichaSNIP/86026/0/0>

			Matibamba, Huachac, Quiden, Vista Alegre, Laurel Pampa, Simon Mayo, Paccha Baja
CAJAMARCA	CHOTA	CHALAMARCA	Marcopata, Chalamarca, HUangamarquilla, Chalamarca Baja, Santa Clara, El Triunfo, La Unión, El Naranjo, La Colpa
CAJAMARCA	CHOTA	PION	Iraca, Las Palmas, Chilcapampa,, NUEVO Mundo, Los Limones, San Cruz, Pion, Santa Rosa, Vista Alegre, El Caucho
CAJAMARCA	CHOTA	CHOROPAMPA	Calamaco, Vista Alegre, Comugan, Las Palmeras
CAJAMARCA	CHOTA	CHADIN	La Pauca, Chadin, Limache, La Succha, San Martín, Aliso Pampa, Vista Hermosa, Nuevo Oriente, Jelelip, Caparico

Elaboración: propia – Fuente: Invierte.pe

Es así que el problema que resolvería dicha construcción y mejoramiento es: el deficiente nivel de accesibilidad de la zona noroeste de las provincias de Chota y Hualgayoc con los corredores a Chiclayo, Cajamarca y Jaén¹²; de acuerdo a los siguientes registros fotográficos¹³:

REGISTRO FOTOGRÁFICO N° 01
CARRETERA PE-3N (BAMBAMARCA) – PACCHA – CHIMBAN – PION – L.D. CON
AMAZONAS (EMP. AM -103 EL TRIUNFO) EN EL DEPARTAMENTO DE
CAJAMARCA¹⁴



¹² Véase el siguiente enlace: <https://ofi5.mef.gob.pe/invierte/formato/verFichaSNIP/86026/0/0>
¹³ Véase el siguiente enlace: <https://ofi5.mef.gob.pe/inviertews/Repsegum/ResumF12B?codigo=2078134>
¹⁴ Véase el siguiente enlace: <https://ofi5.mef.gob.pe/inviertews/Repsegum/ResumF12B?codigo=2078134>

Estado Situacional de la estructura de la red vial de Hualgayoc y Chota del departamento de Cajamarca

Respecto a la provincia de Hualgayoc, tenemos que el 60.49% de las vías son asfaltadas, el 32.81% son vías con afirmado, y el 6.7% son trochas¹⁵; de acuerdo al siguiente detalle¹⁶:

CUADRO N° 02
ESTADO SITUACIONAL DE LA RED VIAL DE LA PROVINCIA DE HUALGAYOC,
2022¹⁷

N°	Tramo de la carretera Longitudinal de la Sierra	Longitud (Km)	Clasificación		Observaciones
			Importancia	Según superficie de rodadura	
	NACIONAL	24,593.40			
	Pavimentada	14,747.74			
	Afirmada	7,631.51			
	Sin Afirmada	2,214.16			
	Regional	594.1			
	Pavimentada	31.8			
	No Pavimentada	562.2			
	Provincia de Hualgayoc				
1	Sócota -Quebrada Chancas – Cutervo-Chota-Bambamarca	162	Primaria	Asfaltado	Solo falta asfaltar un tramo de 26 km de Cutervo de Sócota
2	Bambamarca – Hualgayoc - Cajamarca	117	Primaria	Asfaltado	Falta asfaltar un aproximado de 15 km en los diferentes tramos
3	Bambamarca - Chota	35	Primaria	Asfaltado	Transitable
4	Bambamarca- la Paccha - Chadin	65	Primaria	Asfaltado	Transitable
5	Bambamarca - Chugur	75	Primaria	Asfaltado	Transitable
6	Bambamarca – Morán Lirio	21	Secundaria	Afirmado	Transitable
7	Bambamarca – El Tambo	43	Secundaria	Afirmado	Transitable
8	Bambamarca – Chala-Huangamarca	13	Secundaria	Afirmado	Transitable
9	Bambamarca – Huangamarca – Huilcate III	15	Secundaria	Afirmado	Transitable
10	Bambamarca-Atoshaico-Chugur	23	Secundaria	Afirmado	Transitable
11	Bambamarca – Llaucán – La Llica	28	Secundaria	Afirmado	Transitable
12	Bambamarca – Tallamac - Púsoc-Chalamarca	47	Primaria	Trocha	Transitable
13	Bambamarca - Hualgayoc	30	Primaria	Asfaltado	Transitable
14	Bambamarca - Samagay	15	Primaria	Asfaltado	Transitable
15	Bambamarca – San Juan de Lacamarca	12	Secundaria	Afirmado	Transitable

Elaboración: Propia – Fuente: Plan de Desarrollo Concertado de la Provincia de Hualgayoc 2011-2021

Por otro lado, en cuanto a la provincia de Chota nos corresponde señalar que:

"(...)

En la actualidad la provincia de Chota, se encuentra articulada con su entorno al interior del departamento de Cajamarca se articula de la siguiente manera: al norte con la provincia de Cutervo y a través de esta con las provincias de Jaén y San Ignacio; al sur Oeste con la provincia de Santa Cruz; al sur con la provincia de Hualgayoc y al Sur este con la provincia de Celendín, mediante rutas departamental es y nacionales, y por medio de estas, con el resto de provincias de dicho departamento. En este contexto territorial la infraestructura de transporte del sistema vial que articula la provincia de Chota con

¹⁵ Véase el siguiente enlace: https://munibambamarca.gob.pe/DOCUMENTOS/de_gestion/Plan_de_Developmento_Econ%C3%B3mico_Local_MPH_2022.pdf

¹⁶ Véase el siguiente enlace: https://munibambamarca.gob.pe/DOCUMENTOS/de_gestion/Plan_de_Developmento_Econ%C3%B3mico_Local_MPH_2022.pdf

¹⁷ Véase el siguiente enlace: https://munibambamarca.gob.pe/DOCUMENTOS/de_gestion/Plan_de_Developmento_Econ%C3%B3mico_Local_MPH_2022.pdf

las otras provincias del Departamento de Cajamarca y hacia el exterior de éste, comprende rutas que pertenecen a tres redes que son las siguientes: La red nacional comprende tres rutas que constituyen el eje fundamental para su desarrollo y en la cual se articulan las de más vías de carácter transversal a la provincia, son:

- PE-03N: Constituye el eje transversal de la provincia, iniciándose en la ciudad de Bambamarca, uniendo en su recorrido a la ciudad de Chota, Lajas, Cochabamba hasta la ciudad de Cutervo. Tiene 81.49 Km. Su superficie de rodadura es afirmada y está en buen estado de conservación facilitando rápida conexión de Chota con Bambamarca - Hualgayoc y Cutervo.
- PE-06A: Es el eje longitudinal de la provincia. Viene de Chongoyape (Chiclayo) y une Llama, Huambos y Cochabamba hasta empalmar con la carretera PE-03N, tiene 104.90 Km.
- PE-03NC: Se inicia en el empalme con la carretera PE-03N pasa por el pueblo de Lajas hasta empalmar con la carretera PE-03N en la ciudad de Cutervo. La red departamental comprende dos rutas, ambas cruzan el territorio de la provincia de Chota en forma transversal y sirven de articulación a varias rutas vecinales.
- CA-107: Se inicia en el empalme con la carretera PE-03N en Bambamarca, enlazando los centros poblados de Chontabamba, Paccha, Chadín y Choropampa. Tiene 64.35 kilómetros de superficie, la cual es afirmada y trocha en estado de conservación regular.
- CA-105: Se inicia en el empalme con la PE-3N en Cutervo, uniendo los poblados como Chiguirip, Conchán y Chota, siendo una vía afirmada en regular estado de conservación. La Red Vecinal comprende 114 rutas divididas en dos grupos: caminos vecinales registrados en el Clasificador del MTC y los no registrados en dicho clasificador; así tenemos:
 - ✓ Caminos vecinales registrados en Clasificador del MTC son 17 rutas vecinales registradas que dan un total de 210.81 km. con tipo de superficie trocha y estado de conservación de regular a malo.
 - ✓ Caminos vecinales no registrados en dicho clasificador son 97 rutas inventariadas no registradas en el MTC cuyas características corresponden a la de caminos vecinales, a las cuales se les ha asignado un código provisional. La mayoría son trochas en estado de regular a malo. Estos caminos vecinales han sido identificados en diversos talleres, con autoridades y representantes distritales elaborados por el equipo a cargo de la construcción del Plan vial Provincial.

En suma son 119 rutas nacionales, departamentales y vecinales las que conforman el sistema vial de la provincia de Chota y que con sus 1.219 km. articulan centros poblados con 155 mil habitantes es (96%) de 17 de sus 19 distritos. Pues únicamente 2 distritos, Pion y Chimban, carecen de articulación directa con los demás distritos de la provincia de Chota; dado que Pion se articula al exterior mediante camino de herradura con Luya de Amazonas y el segundo con la provincia de Cutervo.

Finalmente los caminos vecinales, tanto los caminos registrados como los no registrados son simples senderos, de ancho irregular entre 3.50 m y 4.50 m, abiertos por los propios habitantes, de acuerdo a sus necesidades de desplazamiento. No se advierte la intervención de las autoridades locales o regionales para organizar el sistema vial en estas zonas, a pesar del potencial productivo que se advierte, en especial en la rama Agrícola y para el necesario ordenamiento del potencial hídrico, tan importante en la región. El sistema de vías de la provincia de Chota muestra un déficit muy notorio en calidad, lo que constituye un factor limitante muy importante para el desarrollo de la provincia, factor que se suma a una total ausencia de organización del sistema vial, donde existen potencialidades de recursos naturales que no se explotan adecuadamente por la falta de un sistema de transporte en óptimas condiciones que impulse la actividad productiva.¹⁸ (el subrayado es nuestro).

En resumen, tenemos que uno de los principales problemas que tiene la Provincia de Chota, en cuanto a su *infraestructura vial* se refiere a la integración con sus distritos, puesto que existen distritos como es el caso de Chimban y Pión, que se encuentran aislados y para llegar a ellos se tiene que hacer por caminos de herradura existentes como es el de Choropampa, Chimban y Pión o en el mejor de los casos si se cuenta con movilidad, se tiene que seguir por rutas alternas como Chota, Cutervo, La

¹⁸ Véase el siguiente enlace: https://kupdf.net/download/plan-de-desarrollo-concertado-provincial-chota-2015-2024-1_5d24ba20e2b6f51238e82922_pdf

Ramada Rio-Shilaco-Chimban y Pión, dichas rutas desintegran a la Provincia de Chota¹⁹.

En ese sentido, la Carretera PE - 3N (Bambamarca) – Paccha – Chimban – Pion – L.D. con Amazonas (EMP. AM - 103 El Triunfo) requiere adecuarse a los nuevos tiempos de crecimiento de producción y turístico, siendo urgente su construcción y mejoramiento, de ser el caso, para el fortalecimiento de las actividades productivas, traslado de personas, intercambio de mercancías, y la reducción de costos en beneficio de la población del departamento Cajamarca, que redundará en el beneficio de todo el Perú.

3. LEYES DE NATURALEZA DECLARATIVA.

El inciso 1) del artículo 102° de la Constitución Política del Estado²⁰ dispone como atribución del Congreso de la República "(...) *Dar leyes y resoluciones legislativas, así como interpretar, modificar o derogar las existentes (...)*"; entre ellas, las denominadas leyes declarativas.

Aquí corresponde señalar que ni la Constitución ni el Reglamento del Congreso o la jurisprudencia del Tribunal Constitucional dividen las leyes en declarativas o constitutivas u otras; es decir, no existe una división como fuente normativa (de rango legal o constitucional) que determine qué son las normas declarativas y cuáles son sus efectos jurídicos en el ordenamiento jurídico peruano vigente²¹.

En esa línea, y de acuerdo a la práctica parlamentaria, tenemos que ese tipo de norma busca, a través de su aprobación, llamar la atención a alguno o todos los niveles de gobierno, sobre determinadas acciones u *obras de infraestructura* -como lo propuesto en la presente iniciativa legal- que, por consideración de los congresistas, deben ser priorizadas, en atención a demandas o requerimientos de la sociedad civil; correspondiendo, por tanto, que sean revisadas, programadas o tener primacía para su ejecución, sin que tal "*declaratoria*" signifique invadir las competencias constitucionales y/o legales de los niveles de gobierno u otros poderes del Estado²².

Asimismo, las leyes declarativas, por su naturaleza, ni generarán ni incurrirán en gasto adicional al Tesoro Público; no obstante, a través de esta manifestación, la Ley puede contribuir a concretar el beneficio esperado²³. En efecto, si bien no tiene correlato presupuestal este tipo de disposición legal, al ser admitida por el Poder Legislativo adquiere un peso significativo y de observancia para los demás poderes del Estado, entre ellos, el Poder Ejecutivo²⁴; en concordancia con lo señalado por Marcial Rubio Correa²⁵, al expresar que "(...) existen normas jurídicas declarativas

¹⁹ Véase el siguiente enlace: https://leyes.congreso.gob.pe/Documentos/2016_2021/Dictámenes/Proyectos_de_Ley/02241DC23MAY20180927.pdf

²⁰ Véase el siguiente enlace: <https://www.congreso.gob.pe/Docs/files/constitucion/constitucion-noviembre2022.pdf>

²¹ Véase el siguiente enlace: https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/MiMxMTY=/pdf/DIC_041

²² Véase el siguiente enlace: <https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/MiM5Njk=/pdf/UNANIMIDAD%20PL%20298>

²³ Véase el siguiente enlace: <https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/MiM5Njk=/pdf/UNANIMIDAD%20PL%20298>

²⁴ Véase el siguiente enlace: <https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/MiM5Njk=/pdf/UNANIMIDAD%20PL%20298>

²⁵ RUBIO, Marcial. *El Sistema Jurídico, Introducción al Derecho*. Lima. Fondo Editorial Pontificia Universidad Católica del Perú. 2015, pág. 90.

que tienen particularidad excepcional de carecer de un supuesto explícito, pero que mantienen vigencia y obligatoriedad, en muchos casos, contribuyen verdaderos principios generales del derecho (...)" (el subrayado es nuestro); y por Iván Castro Patiño²⁶, quien manifiesta que "(...) Constituyen una proclamación de propósitos y afirmación de principios. Para algunos constitucionalistas estas normas carecen de contenido jurídico. Sin embargo sirven de pauta de interpretación e invalidan las normas ordinarias que se les opongan. (...)" (el subrayado es nuestro).

4. DE LA DECLARATORIA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL.

En primer lugar, cabe señalar que necesidad pública es el "(...) conjunto de medidas que redundan en beneficio, ventaja o utilidad a favor de la ciudadanía; por ejemplo, la realización de obras públicas. En puridad, esto hace referencia a las acciones que el Estado realiza en el campo de la construcción de infraestructura que luego pone al servicio de la población (...)'"²⁷ (el subrayado es nuestro); por lo tanto, al pretenderse la construcción y mejoramiento de la Carretera PE - 3N (Bambamarca) – Paccha – Chimban – Pion – L.D. con Amazonas (EMP. AM - 103 El Triunfo) en el departamento de Cajamarca, esta propuesta legislativa cumple con la finalidad de un beneficio colectivo de la sociedad.

Respecto al interés público, tenemos que el Tribunal Constitucional ha señalado sobre el particular que "(...) tiene que ver con aquello que beneficia a todos; por ende, es sinónimo y equivalente al interés general de la comunidad. Su satisfacción constituye uno de los fines del Estado y justifica la existencia de la organización administrativa (...)'"²⁸ (el subrayado es nuestro); consecuentemente, toda iniciativa de interés nacional es aquella que debe resolver de manera eficaz alguna problemática social de manera general (en el presente caso: en materia de transportes), direccionada a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos en el país²⁹.

Es así que, la emisión -aprobación y publicación- de leyes declarativas responde a la finalidad³⁰ de establecer la necesidad pública e interés nacional de actividades o acciones en determinadas áreas geográficas, sitios arqueológicos, situaciones de extrema urgencia, así como la ejecución de una obra, la implementación de planes de desarrollo, la promoción del Patrimonio Cultural de la Nación o la conservación de alguna determinada especie de flora o fauna, entre otras situaciones, actos o priorización de determinadas circunstancias que merezcan la atención urgente por parte del Estado³¹.

²⁶ Véase el siguiente enlace: <https://www.corteidh.or.cr/tablas/27230.pdf>

²⁷ GARCÍA TOMA, Víctor. Análisis sistemático de la Constitución Peruana de 1993, Tomo II, págs. 140-141.

²⁸ Véase el siguiente enlace: <https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2004/00090-2004-AA.html#:~:text=EI%20inter%C3%A9s%20p%C3%BAblico%20tiene%20que,inter%C3%A9s%20general%20de%20la%20comunidad.&text=Consecuente%20C%20el%20inter%C3%A9s%20p%C3%BAblico%20es.estatal%20y%20un%20concepto%20jur%C3%ADdico>

²⁹ Véase el siguiente enlace: [https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/NiE5Mzk=/pdf/PL%201416%20Y%203558%20\(U\)](https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/NiE5Mzk=/pdf/PL%201416%20Y%203558%20(U))

³⁰ Véase el siguiente enlace: <https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/MzM4NzZM=/pdf/MAYOR%C3%8DA%20PL%20779>

³¹ Véase el siguiente enlace: <https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/MzM4NzZM=/pdf/MAYOR%C3%8DA%20PL%20779>

Po otro lado, es importante mencionar también el Informe N° 036-2013-JUS/DNAJ³², de la Dirección General de Desarrollo y Ordenamiento Jurídico del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (MINJUS), a través del cual se ha señalado que los proyectos declarativos deben tener como finalidad suprema: *la protección de la dignidad de la persona humana*, teniendo como parámetros los siguientes³³:

- Que su contenido esté vinculado con el bien común;
- Que se contribuya a la realización de la dignidad humana;
- Que se fortalezcan los principios democráticos y la convivencia pluralista;
- Que permita evaluar otros dispositivos normativos que contengan derechos y deberes constitucionales, así como legales; y,
- Que integre un proceso de toma de decisión y sea materializado por los entes competentes del Estado.

Finalmente, cabe manifestar que solo el Poder Ejecutivo y el Poder Legislativo pueden expedir dispositivos normativos en los que se incluyan las nociones jurídicas de necesidad pública e interés público -interés nacional-, ya sea a través de una ley, un decreto de urgencia, un decreto legislativo o un decreto supremo, según corresponda³⁴; y es lo que justamente se propone con la presente iniciativa legal.

II. FUNDAMENTACIÓN DE LA PROPUESTA.

De acuerdo a lo señalado, y teniendo como antecedentes la Ley N° 31201³⁵, Ley N° 31221³⁶ y Ley N° 31222³⁷, entre otras, el objeto de la presente propuesta de Ley es declarar de necesidad pública e interés nacional la culminación de la construcción y mejoramiento de la Carretera PE - 3N (Bambamarca) – Paccha – Chimban – Pion – L.D. con Amazonas (EMP. AM -103 El Triunfo) en el departamento de Cajamarca; en concordancia con la normativa vigente y la Constitución Política del Estado.

³² Véase [https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con5_uibd.nsf/853EFCBCE324F6C6052581CC006EE98C/\\$FILE/informe_Legal_N%C2%B0_036-2013-JUS-DNAJ.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con5_uibd.nsf/853EFCBCE324F6C6052581CC006EE98C/$FILE/informe_Legal_N%C2%B0_036-2013-JUS-DNAJ.pdf) siguiente enlace:

³³ Véase [https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con5_uibd.nsf/853EFCBCE324F6C6052581CC006EE98C/\\$FILE/informe_Legal_N%C2%B0_036-2013-JUS-DNAJ.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con5_uibd.nsf/853EFCBCE324F6C6052581CC006EE98C/$FILE/informe_Legal_N%C2%B0_036-2013-JUS-DNAJ.pdf) siguiente enlace:

³⁴ Véase [https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con5_uibd.nsf/853EFCBCE324F6C6052581CC006EE98C/\\$FILE/informe_Legal_N%C2%B0_036-2013-JUS-DNAJ.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con5_uibd.nsf/853EFCBCE324F6C6052581CC006EE98C/$FILE/informe_Legal_N%C2%B0_036-2013-JUS-DNAJ.pdf) siguiente enlace:

³⁵ Ley N° 31201, Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional la culminación de la avenida Universitaria desde la intersección de la avenida Isabel Chimu Ocho hasta su interconexión con la avenida Túpac Amaru, en la provincia de Lima, publicada con fecha 22 de mayo de 2021:

“(...) Artículo 1. Declaratoria de necesidad pública y de interés nacional. Declárase de necesidad pública y de interés nacional la culminación de la avenida Universitaria, desde la intersección de la avenida Isabel Chimu Ocho hasta su interconexión con la avenida Túpac Amaru, en la provincia de Lima, autorizándose la expropiación de los bienes inmuebles que resulten necesarios para la ejecución de la referida obra, conforme a lo dispuesto en el Decreto Legislativo 1192, Decreto Legislativo que aprueba la Ley Marco de Adquisición y Expropiación de Inmuebles, Transferencia de Inmuebles de Propiedad del Estado, Liberación de Interferencias y Dicta Otras Medidas para la Ejecución de Obras de Infraestructura. Artículo 2. Sujeto activo y beneficiario. El sujeto activo y beneficiario de las expropiaciones que se realicen como consecuencia de lo dispuesto en el artículo 1 de la presente ley, es la Municipalidad Metropolitana de Lima. (...)”

Véase el siguiente enlace: <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/ley-que-declara-de-necesidad-publica-y-de-interes-nacional-l-ley-no-31201-1955580-3/>

³⁶ Ley N° 31221, Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la culminación de la construcción y mejoramiento de la carretera Chimbote-Sihuas-Pataz y Sihuas-Huacrachuco-Uchiza, empalme ruta 05N-Tocache, en los departamentos de Áncash, La Libertad, San Martín y Huánuco, publicada con fecha 18 de junio de 2021:

“(...) Artículo Único. Declaración de interés nacional y necesidad pública. Declárase de interés nacional y necesidad pública la culminación de la construcción y mejoramiento de la carretera Chimbote-Sihuas-Pataz y Sihuas-Huacrachuco-Uchiza, empalme Ruta 05N-Tocache, en los departamentos de Áncash, La Libertad, San Martín y Huánuco. (...)”

Véase el siguiente enlace: https://leyes.congreso.gob.pe/Documentos/2016_2021/ADLP/Normas_Legales/31221-LEY.pdf

³⁷ Ley N° 31222, Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la culminación de la avenida Canta Callao y el intercambio vial tipo trébol que se interconecta con la Panamericana Norte en la provincia de Lima, publicada con fecha 18 de junio de 2021:

“(...) Artículo Único. Declaración de necesidad pública e interés nacional. La presente ley tiene por objeto declarar de necesidad pública e interés nacional la construcción del intercambio vial en la intersección de la avenida Canta Callao con la carretera Panamericana Norte, así como la culminación de los tramos no asfaltados de las avenidas Canta Callao y Chillon Trapipe en el tramo comprendido desde la avenida 2 de Octubre en el distrito de Los Olivos, hasta su intersección con la avenida Túpac Amaru en el distrito de Carabayillo, en la provincia de Lima. (...)”

Véase el siguiente enlace: <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/ley-que-declara-de-necesidad-publica-e-interes-nacional-la-c-ley-no-31222-1964387-6/>

Sobre el particular, cabe señalar que conforme al Tribunal Constitucional "(...) toda política pública nace de obligaciones objetivas concretas que tienen como finalidad primordial el resguardo de derechos tomando como base el respeto a la dignidad de la persona, y que en el caso de la ejecución presupuestal para fines sociales, esta no debe considerarse como un gasto sino como una inversión social. (...)">³⁸ (el subrayado es nuestro); lo cual nos permite afirmar que toda medida y/o acción que busque mejorar los servicios de transporte y cerrar las brechas de interconexión regional y la capacidad operativa para el comercio e inversiones, se vincula directamente con el respeto a la dignidad humana y la revalorización del derecho al bienestar general como deber de solidaridad por parte del Estado peruano y sociedad en general.

Es bajo ese marco conceptual, que en el artículo 2° de la iniciativa se declara de necesidad pública e interés nacional la culminación de la construcción y mejoramiento de la Carretera PE-3N (Bambamarca) – Paccha – Chimban – Pion – L.D. con Amazonas (EMP. AM - 103 El Triunfo) en el departamento de Cajamarca; a efectos de promover la interconexión regional y su capacidad operativa para el comercio e inversiones, así como permitir a los turistas nacionales y extranjeros acceder en forma segura a las áreas turísticas y arqueológicas de las zonas de influencia, sin afectar al medio ambiente y a las áreas naturales protegidas en dichas jurisdicciones.

Aquí corresponde reiterar que el GORE Cajamarca se muestra a favor de la construcción y mejoramiento de dicha carretera; estimando que la *demanda efectiva* de la misma, para los próximos 10 años, sería la siguiente³⁹:

CUADRO N° 03
DEMANDA EFECTIVA DE LA CARRETERA PE-3N (BAMBAMARCA) – PACCHA – CHIMBAN – PION – L.D. CON AMAZONAS (EMP. AM -103 EL TRIUNFO) EN EL DEPARTAMENTO DE CAJAMARCA, PERIODO DE 10 AÑOS⁴⁰

Horizonte de evaluación		10									
Servicios con brecha	Unidad de medida	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
INDICE MEDIO DIARIO	NUMERO DE VEHICULOS POR DIA	256	263	273	281	291	301	311	322	334	346

Fuente: Invierte.pe

Al respecto, cabe señalar también que el GORE Cajamarca celebró con fecha 06 de febrero de 2019, a través del Contrato N° 001-2019-GRCAJ-GGR⁴¹, la contratación de la ejecución de la obra "Construcción y Mejoramiento de la Carretera PE – 3N - Bambamarca - Paccha - Chimbán - Pión - L.D. con Amazonas, Emp. Am - 103 - El Triunfo"; obra que, a la fecha, no ha sido culminada conforme a los plazos establecidos en el documento de contratación; ni se tiene plazo o fecha probable para la culminación de la misma; en perjuicio de la población de Cajamarca.

³⁸ Sentencia del Tribunal Constitución recaído en el Expediente N° 2945-2003-AA/TC de fecha 20 de abril de 2004. Véase el siguiente enlace: <https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2004/02945-2003-AA.pdf>

³⁹ Véase el siguiente enlace: <https://ofi5.mef.gob.pe/invierte/ejecucion/verFichaEjecucion/2078134>

⁴⁰ Véase el siguiente enlace: <https://ofi5.mef.gob.pe/invierte/ejecucion/verFichaEjecucion/2078134>

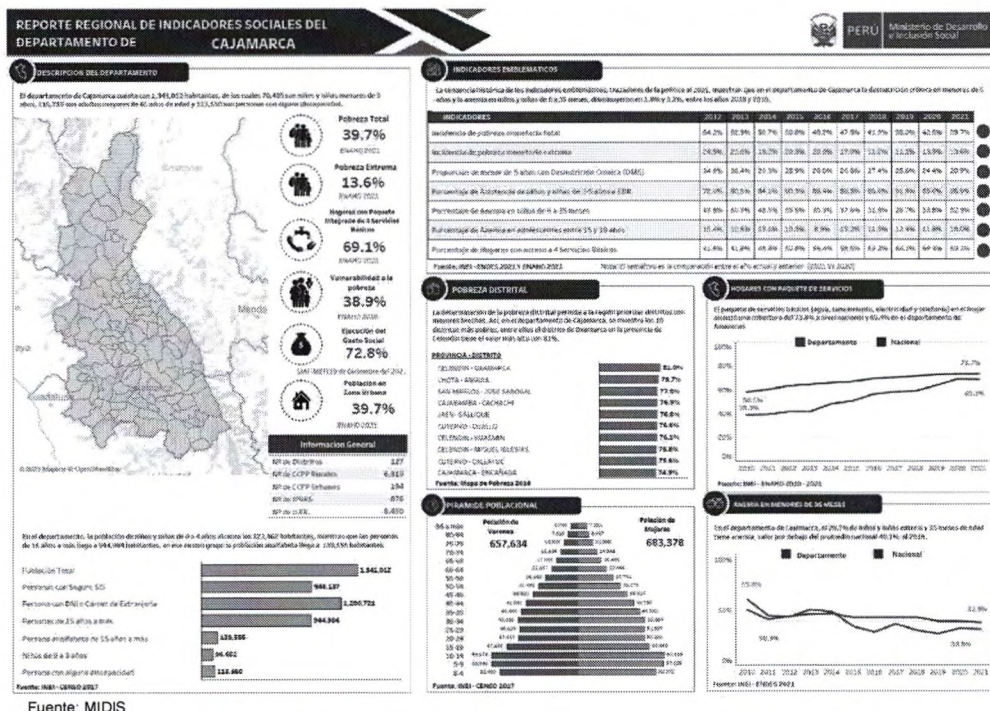
⁴¹ Véase el siguiente enlace: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2833037/RGGR%20N%C2%B0%20D6-2022-GR.CAJ.GGR-DRAJ.pdf?v=1645044760>

De esta manera, la presente iniciativa legislativa busca revertir las condiciones socioeconómicas del departamento de Cajamarca, el cual tiene una superficie de 33,318 Km², que representa el 2.6% del territorio nacional⁴²; limitando por el norte con el Ecuador, por el este con el departamento de Amazonas, por el sur con La Libertad y por el oeste con Lambayeque y Piura; estando dividido en 13 provincias y 127 distritos⁴³.

Según el XII Censo Nacional de Población del INEI⁴⁴ (2017), Cajamarca cuenta con una población de 1'341.012 habitantes (4.6% del total nacional), convirtiéndose en el quinto departamento más poblado del país después de Lima (35.7%), Piura (6.3%), La Libertad (6.1%) y Arequipa (4.7%)⁴⁵. La población se ubica principalmente en las provincias de Cajamarca, Jaén y Chota, que concentran el 50.5% de la población regional⁴⁶. Según género, la distribución se muestra equilibrada al representar la población masculina y femenina el 49% y 51%, respectivamente, de la población total⁴⁷. En tanto, según ámbito geográfico, el 64.6% de la población es rural y el 35.4% urbana⁴⁸.

Respecto a los indicadores socio-económicos, el departamento de Cajamarca presenta los siguientes⁴⁹:

GRÁFICO N° 02 ESTADO SITUACIONAL DEL DEPARTAMENTO DE CAJAMARCA, 2022⁵⁰.



42 Véase el siguiente enlace: <https://www.bcrp.gob.pe/docs/Sucursales/Trujillo/cajamarca-caracterizacion.pdf>
 43 Véase el siguiente enlace: <https://www.bcrp.gob.pe/docs/Sucursales/Trujillo/cajamarca-caracterizacion.pdf>
 44 Véase el siguiente enlace: <https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/noticias/nota-de-prensa-no-194-2018-inei.pdf>
 45 Véase el siguiente enlace: <https://www.bcrp.gob.pe/docs/Sucursales/Trujillo/cajamarca-caracterizacion.pdf>
 46 Véase el siguiente enlace: <https://www.bcrp.gob.pe/docs/Sucursales/Trujillo/cajamarca-caracterizacion.pdf>
 47 Véase el siguiente enlace: <https://www.bcrp.gob.pe/docs/Sucursales/Trujillo/cajamarca-caracterizacion.pdf>
 48 Véase el siguiente enlace: <https://www.bcrp.gob.pe/docs/Sucursales/Trujillo/cajamarca-caracterizacion.pdf>
 49 Véase el siguiente enlace: <https://sdv.midis.gob.pe/redinforma/Upload/regional/Cajamarca.pdf>
 50 Véase el siguiente enlace: <https://sdv.midis.gob.pe/redinforma/Upload/regional/Cajamarca.pdf>

Y con ello, fortalecer los avances que tiene Cajamarca respecto a su actividad económica, de acuerdo al siguiente detalle⁵¹:

"(...)

Principales hechos de importancia

- En el sector primario, los principales indicadores registraron resultados positivos: la actividad minera y agropecuaria aumentó 2,6 por ciento y 0,7 por ciento, respectivamente.
- Con respecto a otros indicadores de la actividad económica del departamento, los demás sectores económicos presentaron cifras positivas: la inversión pública (29,8 por ciento), sector construcción (17,9 por ciento) y la actividad manufacturera (8,0 por ciento).

Actividad primaria

- El sector agropecuario aumentó 0,7 por ciento interanual en octubre, por el desempeño del subsector pecuario (1,1 por ciento) y agrícola (0,3 por ciento), luego de registrar tasas negativas durante tres meses consecutivos. Entre los cultivos agrícolas que aumentaron en el mes, resaltaron maíz amarillo duro, café, palta y cacao, debido a mayores rendimientos en campo. En el periodo acumulado de enero a octubre de 2022, el sector reportó una disminución de 0,6 por ciento, respecto a similar periodo del año anterior; ello, debido a la menor producción de cultivos internos (menores superficies cosechadas). El resultado negativo registrado en los últimos meses del año fue explicado por las menores siembras de papa, debido al alza de precios de los fertilizantes.
- La actividad minera aumentó 2,6 por ciento interanual en octubre, por la mayor producción de oro (8,7 por ciento), ante los mayores volúmenes producidos por Shahuindo, Minera Yanacocha y Minera La Zanja, de esta manera el sector revierte su trayectoria decreciente registrada en los últimos tres meses. En el mismo sentido, en el periodo enero-octubre de 2022, el sector acumuló un crecimiento de 0,8 por ciento interanual, explicado por la mayor producción de cobre (5,2 por ciento) y oro (0,4 por ciento).

Otros indicadores de actividad económica

- La actividad manufacturera aumentó 8,0 por ciento interanual en octubre, por la producción de lácteos (19,9 por ciento) y mantiene resultados favorables por dos meses consecutivos. En el periodo enero-octubre de 2022, la producción manufacturera acumuló una disminución de 12,1 por ciento interanual. Cabe resaltar que, durante gran parte del año, la actividad manufacturera fue influenciada, principalmente, por la menor producción de lácteos (queso y manjar blanco).
- En el sector construcción, en octubre de 2022, los despachos de cemento registraron un crecimiento de 17,9 por ciento interanual, explicado principalmente por el mayor dinamismo de la inversión pública (29,8 por ciento), de esta manera el sector mantiene su trayectoria creciente por trece meses consecutivos. En el periodo enero-octubre 2022, el sector acumuló un crecimiento de 28,8 por ciento interanual, debido al incremento de la autoconstrucción.
- El saldo total del crédito en setiembre ascendió a S/ 5 466 millones y registró un aumento interanual de 9,1 por ciento, mayor en 4,3 puntos porcentuales a la tasa registrada en el mismo periodo de 2021 (4,8 por ciento). La expansión de las colocaciones se observó tanto en la banca, como entre las entidades no bancarias.
- La inversión pública aumentó 29,8 por ciento interanual en octubre, por la mayor ejecución del Gobierno Regional (124,4 por ciento) y de los gobiernos locales (19,8 por ciento), principalmente, en la cartera de proyectos de salud, transporte y saneamiento, de esta manera la inversión pública revierte su trayectoria decreciente registrada en setiembre de 2022. En el periodo enero-octubre de 2022, la inversión pública acumuló una disminución de 3,6 por ciento interanual.

CUADRO N° 01
 CAJAMARCA: OTROS INDICADORES DE ACTIVIDAD ECONÓMICA
 (Variación % respecto a similar mes del año anterior)

	May. 22	Jun. 22	Jul. 22	Ago. 22	Set. 22	Oct. 22
Producción industrial	▲ 11,8	▼ -6,0	▼ -17,0	▼ -12,0	▲ 16,4	▲ 8,0
Despacho de cemento	▲ 39,5	▲ 17,0	▲ 36,6	▲ 28,4	▲ 30,7	▲ 17,9
Crédito total	▲ 6,5	▲ 7,4	▲ 8,4	▲ 9,1	▲ 9,1	nd
Inversión pública ^{1/}	▼ -23,2	▼ -13,3	▲ 15,3	▲ 14,2	▼ -1,4	▲ 29,8

nd: no disponible
 1/ En términos reales.
 Fuentes: BCRP - Sucursal Trujillo, SUNAT y MEF.

(...)"⁵² (el subrayado es nuestro).

⁵¹ Véase el siguiente enlace: <https://www.bcrp.gob.pe/docs/Sucursales/Trujillo/2022/sintesis-cajamarca-10-2022.pdf>
⁵² Véase el siguiente enlace: <https://www.bcrp.gob.pe/docs/Sucursales/Trujillo/2022/sintesis-cajamarca-10-2022.pdf>

Ahora, tenemos que la población que se beneficiaría directamente con este proyecto de ley, sería la siguiente:

CUADRO N° 04
POBLACIÓN BENEFICIARIA

PROVINCIA	DISTRITOS	POBLACIÓN
HUALGAYOC	Bambamarca	59,913
	Chugur	2,920
	Hualgayoc	15,111
CHOTA	Chota	47,279
	Anguía	3,211
	Chadín	3,449
	Chalamarca	9134
	Chiguirip	3,641
	Chimbam	2,199
	Choropampa	2,336
	Cochabamba	5,546
	Conchan	5,643
	Huambos	7,972
	Lajas	11,093
	Llama	7,075
	Miracosta	3,203
	Paccha	4,445
	Pión	1,214
	Qurecoto	8,023
	San Juan de Licupis	958
	Tacabamba	15,704
	Tocmoche	859
TOTAL		220,928

Elaboración propia – Fuente: INEI

Es por ello que se precisa en el artículo 3° de la iniciativa legal, que el GORE Cajamarca, en coordinación con el MTC, en el marco de sus respectivas competencias y/o funciones, realizan las acciones pertinentes para el cumplimiento de la presente Ley, con cargo al pliego institucional de la entidad pública comprometida, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

Al respecto, cabe señalar que la Ley N° 29370⁵³, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicación (MTC), publicado con fecha 3 de junio de 2009, dispone, entre otros, que el MTC es competente en materia de Infraestructura de transportes de alcance nacional e internacional e Infraestructura de transportes de alcance regional y local⁵⁴; siendo una de sus funciones rectoras la de coordinar con los gobiernos regionales y locales la implementación de las políticas nacionales y sectoriales, y evaluar su cumplimiento⁵⁵; y entre sus funciones específicas se puede mencionar la de planear, regular, autorizar, gestionar y evaluar los servicios de transporte terrestre por carretera, transporte ferroviario y transporte acuático, así como los servicios portuarios y conexos, en el ámbito de su competencia, etc.⁵⁶; resultando, por tanto, el MTC competente para ejecutar lo dispuesto por la presente Ley.

⁵³ Véase el siguiente enlace: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/9871-29370>

⁵⁴ Véase el siguiente enlace: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/9871-29370>

⁵⁵ Véase el siguiente enlace: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/9871-29370>

⁵⁶ Véase el siguiente enlace: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/9871-29370>

Por otro lado, la Ley N° 27867⁵⁷, Ley Orgánica de los Gobiernos Regionales, publica con fecha 18 de noviembre de 2002, establece que los gobiernos regionales en materia de transportes son competentes para⁵⁸: i) formular, aprobar, ejecutar, evaluar, dirigir, controlar y administrar los planes y políticas en materia de transportes de la región, de conformidad con las políticas nacionales y los planes sectoriales; ii) planificar, administrar y ejecutar el desarrollo de la infraestructura vial regional, no comprendida en el Red Vial Nacional o Rural, debidamente priorizada dentro de los planes de desarrollo regional, así como promover la inversión privada, nacional y extranjera en proyectos de infraestructura de transporte; iii) supervisar y fiscalizar la gestión de actividades de infraestructura de transporte vial de alcance regional; entre otros; resultando, igualmente, competente el GORE Cajamarca para ejecutar lo dispuesto por la presente Ley.

Asimismo, se propone que el MTC y el GORE Cajamarca informen a la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, de manera trimestral, los avances respecto al cumplimiento de la presente Ley; esto en el marco de las funciones de representación y fiscalización que tiene el Parlamento Nacional previstas por la Constitución Política del Estado y normativa especial.

De otra parte, y como única disposición complementaria final, se dispone que el MTC y el GORE Cajamarca, de acuerdo a sus competencias y/o prerrogativas, disponen las normas y acciones complementarias pertinentes para la correcta implementación de la presente Ley, en un plazo no mayor a treinta días calendario contados desde el día siguiente de la fecha de su publicación en el diario oficial El Peruano.

En consecuencia, con esta propuesta normativa no solo buscamos mejorar la infraestructura y fortalecer la red vial del departamento de Cajamarca, sino también coadyuvar a lograr los objetivos regionales y nacionales impulsando la provisión de carreteras, puentes y caminos en pos de favorecer la integración de los mercados -nacionales e internacionales-, disminuyendo los costos de transporte y reduciendo los tiempos de desplazamiento que, a su vez, dinamicen el comercio en las zonas de influencia y aledañas; resultando, por tanto, *viable* esta iniciativa legal frente a un serio problema de infraestructura en transporte descrito precedentemente; correspondiendo al Ejecutivo priorizar la consecución de este y otros proyectos de la misma naturaleza, venciendo todo obstáculo administrativo que se oponga a su concretización -ejecución-; bajo un enfoque descentralista, enmarcando el derecho de acceso a mejores vías para la población de Cajamarca, que lucha por una mejor calidad de vida, educación, medios de producción y trabajo.

2.1 MARCO NORMATIVO.

- Declaración Universal de los Derechos Humanos.

⁵⁷ Véase el siguiente enlace: <https://www.gob.pe/institucion/regionamazonas-gsru/informes-publicaciones/2075969-ley-n-27867-ley-organica-de-gobiernos-regionales>

⁵⁸ Véase el siguiente enlace: <https://www.gob.pe/institucion/regionamazonas-gsru/informes-publicaciones/2075969-ley-n-27867-ley-organica-de-gobiernos-regionales>

- Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales.
- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- Ley N° 27783, Ley de Bases de Descentralización.
- Ley N° 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.
- Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicación.
- Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- Ley N° 31201, Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional la culminación de la avenida Universitaria desde la intersección de la avenida Isabel Chimpú Ocllo hasta su interconexión con la avenida Túpac Amaru, en la provincia de Lima.
- Ley N° 31221, Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la culminación de la construcción y mejoramiento de la carretera Chimbote-Sihuas-Pataz y Sihuas-Huacrachuco-Uchiza, empalme ruta 05N-Tocache, en los departamentos de Áncash, La Libertad, San Martín y Huánuco.
- Ley N° 31222, Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la culminación de la avenida Canta Callao y el intercambio vial tipo trébol que se interconecta con la Panamericana Norte en la provincia de Lima.

3. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL.

La dación de la presente Ley no colisiona con la Carta Magna, ni contraviene norma alguna en la legislación peruana; puesto que su objeto es declarar de necesidad pública e interés nacional la culminación de la construcción y mejoramiento de la Carretera PE - 3N (Bambamarca) – Paccha – Chimban – Pion – L.D. con Amazonas (EMP. AM - 103 El Triunfo) en el departamento de Cajamarca; a efectos de promover la interconexión regional y su capacidad operativa para el comercio e inversiones, así como permitir a los turistas nacionales y extranjeros acceder en forma segura a las áreas turísticas y arqueológicas de las zonas de influencia, sin afectar al medio ambiente y a las áreas naturales protegidas en dichas jurisdicciones.

4. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

La presente propuesta legal está destinada a garantizar el cumplimiento de la Constitución Política del Estado, que en su artículo 1° dispone que la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado; y en su artículo 44° que es deber primordial del Estado el promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación; por tanto, y entendiendo que estamos ante una *norma declarativa* que busca fortalecer la economía, la competitividad, y la conectividad entre mercados nacionales e internacionales, lo cual genera, a su vez, la posibilidad de desarrollar actividades económicas

en sectores productivos y de servicios básicos en beneficio de la población de Cajamarca, esta medida no conllevaría *per se* a ocasionar gasto público adicional al Estado.

A continuación, procederemos a la identificación de los sectores que se beneficiarían con la presente iniciativa legal:

CUADRO N° 05
BENEFICIARIOS DE LA PROPUESTA DE LEY

ACTORES	BENEFICIOS DIRECTOS	BENEFICIOS INDIRECTOS	COSTOS
Población de Cajamarca	Facilitar el intercambio comercial y el desplazamiento de personas contribuyendo así a mejorar la calidad de vida de la población de Cajamarca. Incrementar la actividad turística en zonas aledañas a la carretera a construir y/o mejorar en el departamento de Cajamarca. Mejorar la conexión vial entre las provincias del departamento de Cajamarca; generándose, a su vez, nuevas e innovadoras ideas de negocios y otros.	Facilitar el acceso para la instalación de servicios básicos, como agua potable y alcantarillado, salud, seguridad, telecomunicaciones y energía en favor de la población de Cajamarca. Promover el desarrollo de un corredor de integración económica - turística que beneficiará a los pobladores de estas zonas y dinamizará la economía.	No aplica
Estado	Mejorar la conectividad vial del departamento de Cajamarca y del país.	Impulsar las actividades económicas, sociales, turísticas, culturales y productivas del departamento de Cajamarca y del Perú.	Con cargo al presupuesto institucional de la entidad pública comprometida, sin demandar gasto adicional al Tesoro Público; bajo el liderazgo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

5. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL.

La presente iniciativa legislativa se enmarca en las siguientes políticas de Estado del Acuerdo Nacional⁵⁹:

- Política de Estado N° 05: Gobierno en función de objetivos con planeamiento estratégico, prospectiva nacional y procedimientos transparentes.

Con este objetivo el Estado busca promover la creación de un sistema nacional de planeamiento estratégico sectorial e institucional, con una clara fijación de objetivos generales y objetivos específicos que establezcan metas a corto, mediano y largo plazo, así como los indicadores de medición correspondientes; igualmente, pretende

⁵⁹ Véase el siguiente enlace: <https://acuerdonacional.pe/politicas-de-estado-del-acuerdo-nacional/politicas-de-estado/politicas-de-estado-castellano/>

promover que la gestión gubernamental alcance los objetivos establecidos en los planes estratégicos, respaldada por un sistema de control del cumplimiento de los objetivos y las metas presupuestarias; entre otros.

- Política de Estado N° 08: Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú.

Con este objetivo el Estado busca apoyar el fortalecimiento administrativo y financiero de los gobiernos regionales y locales; además, de institucionalizar la participación ciudadana en las decisiones políticas, económicas y administrativas; promover la eficiencia y transparencia en la regulación y provisión de servicios públicos, así como en el desarrollo de infraestructura en todos los ámbitos territoriales; desarrollar plataformas regionales de competitividad orientadas al crecimiento de las economías locales y regionales; procurando incorporar los mecanismos necesarios para mejorar la capacidad de gestión, la competencia y la eficiencia de los entes públicos y privados; entre otros.

- Política de Estado N° 10: Reducción de la Pobreza.

Con este objetivo el Estado busca promover la producción, el desarrollo empresarial local y el empleo; así como asignar recursos crecientes de inversión social en educación y salud para maximizar la eficiencia de los programas, orientándolos hacia las personas de mayor pobreza; fomentar el pleno ejercicio de la ciudadanía y la participación de los ciudadanos en situación de pobreza en la identificación de necesidades, el diseño de soluciones y la gestión de los programas; fomentar el desarrollo institucional, la eficacia, la equidad y la transparencia del Estado en el uso de los recursos en general y, especialmente, en aquellos orientados a programas de reducción de la pobreza, propiciando el concurso y la vigilancia de la sociedad civil; entre otros.

- Política de Estado N° 21: Desarrollo en Infraestructura y Vivienda.

Con este objetivo el Estado busca elaborar un Plan Nacional de Infraestructura identificando ejes nacionales de integración y crecimiento para desarrollar una red energética, vial, portuaria, aeroportuaria y de telecomunicaciones, que permita fluidez en los negocios y en la toma de decisiones; así como promover el desarrollo de corredores turísticos y de exportación, que permitan trasladar productos a costos razonables, facilitar las cadenas de producción y consolidar una integración fronteriza acorde con los planes nacionales; edificar infraestructura local con participación de la población en su construcción y mantenimiento; entre otros.

- Política de Estado N° 24: Afirmación de un Estado eficiente y transparente.

Con este objetivo el Estado busca incrementar la cobertura, calidad y celeridad de la atención de trámites así como de la provisión y prestación de los servicios públicos, para lo que establecerá y evaluará periódicamente los estándares básicos de los servicios que el Estado garantiza a la población; asimismo, aspira a establecer en la administración pública mecanismos de mejora continua en la asignación, ejecución, calidad y control del gasto fiscal; mejorar la capacidad de gestión del Estado mediante la reforma integral de la administración pública en todos sus niveles; reducir los costos de acceso a los bienes y servicios públicos; entre otros.

- Política de Estado N° 34: Ordenamiento y gestión territorial

Con este objetivo el Estado busca conciliar el crecimiento económico y la competitividad con la equidad social y la sostenibilidad ambiental, articulando los usos diversos del territorio según sus capacidades, en un clima de convivencia armónica, valorando la identidad y diversidad cultural, impulsando la formalización de las actividades económicas y respetando la institucionalidad democrática y el Estado de derecho; así como impulsar y consolidar ciudades sostenibles como centros dinamizadores del desarrollo urbano y rural, articuladas en razón de su jerarquía y de su complementariedad funcional y que promuevan corredores económicos abastecidos con redes de agua, energía, transportes y comunicaciones, a fin de facilitar procesos de innovación, cadenas de valor y oportunidades de inversión en actividades primarias, industriales y de servicios; regular e impulsar un proceso planificado de ordenamiento territorial multiescala, intersectorial, intergubernamental, participativo, como una herramienta para la gestión integrada del territorio; entre otros.

Finalmente, esta propuesta se vincula con el contenido de la Resolución Legislativa del Congreso N° 002-2022-2023-CR⁶⁰, que aprueba la Agenda Legislativa para el Período Anual de Sesiones 2022-2023, la cual, entre otros, incorpora temas vinculados a: gobierno en función de objetivos; normativa referida al transporte; declaratorias de interés nacional y necesidad pública referidas a obras de infraestructura; medidas para promover el desarrollo de infraestructura en el sector rural y las comunidades campesinas; promoción de obras de infraestructura para fomentar el turismo; fomento a la inversión en infraestructura; etc.

Lima, 28 de marzo de 2023.

⁶⁰ CONGRESO DE LA REPÚBLICA. (2022). *Resolución Legislativa 002-2022-2023-CR. RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL CONGRESO POR LA QUE SE APRUEBA LA AGENDA LEGISLATIVA PARA EL PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2022-2023*. Véase el siguiente enlace: <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/resolucion-legislativa-del-congreso-por-la-que-se-aprueba-la-resolucion-legislativa-002-2022-2023-cr-2118161-1/>